

Four-point-arm for connecting a rigid axle to the frame of a utility vehicle

Publication number: EP1336514 (A2)

Publication date: 2003-08-20

Inventor(s): DRESIG HORST DR DIPL-ING [DE]; HOERMANN ROBERT DIPL-ING [DE]; NICKELS THOMAS DIPL-ING [DE]; SCHMITT PETER DIPL-ING [DE]

Applicant(s): MAN NUTZFAHRZEUGE AG [DE]

Classification:

- international: B60G7/00; B60G7/00; (IPC1-7): B60G7/00; B60G9/00

- European: B60G7/00A

Application number: EP20030002725 200302 06

Priority number(s): DE20021006809 20020219

Also published as:

EP1336514 (A3)

EP1336514 (B1)

DE10206809 (A1)

Cited documents:

EP0949093 (A2)

EP1057665 (A1)

Abstract of EP 1336514 (A2)

The four-point arm comprises an X-shaped hollow body (10) made by welding together pre-fabricated parts (11, 12, 14, 15, 17). Sockets (17) are provided on its arms and the hollow body has a cross-section which increases from the sockets towards the middle of the body. The arm has two sockets for receiving the rigid axle and two for connecting to the vehicle frame.

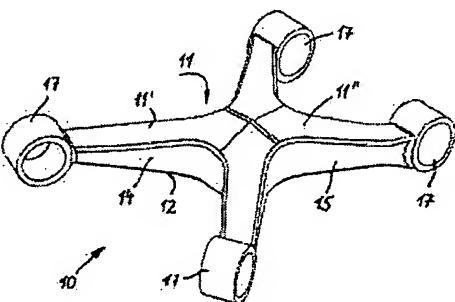


Fig. 1

Data supplied from the esp@cenet database — Worldwide

from TNK-101-A

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets

(11)



EP 1 336 514 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:

20.08.2003 Patentblatt 2003/34

(51) Int Cl. 7: B60G 7/00, B60G 9/00

(21) Anmeldenummer: 03002725.4

(22) Anmeldetag: 06.02.2003

from TNK-101-A

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
HU IE IT LI LU MC NL PT SE SI SK TR

Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO

(30) Priorität: 19.02.2002 DE 10206809

(71) Anmelder: MAN Nutzfahrzeuge

Aktiengesellschaft
80976 München (DE)

(72) Erfinder:

- Dresig, Horst, Dr.Dipl.-Ing.
80152 Planegg (DE)
- Hörmann, Robert, Dipl.-Ing.
85463 Walpertskirchen (DE)
- Nickels, Thomas, Dipl.-Ing.
81541 München (DE)
- Schmitt, Peter, Dipl.-Ing.(FH)
80937 München (DE)

(54) Vierpunktlenker zur Anbindung einer Starrachse an den Rahmen eines Nutzfahrzeuges

(57) Vierpunktlenker zur Anbindung einer Starrachse an den Rahmen eines Nutzfahrzeuges, wobei der Vierpunktlenker X-förmig ausgebildet ist und vier Lageraugen für die Anlenkung aufweist, von denen zwei Anlenkstellen mit der Starrachse und zwei mit dem Rahmen verbunden sind und die Wirkung des Vierpunktlenkers alleine betrachtet eine Querführungsfunction und gegen Wankbewegungen eine Stabilisierungsfunktion und in Wirkverbindung mit Längslenkern betrachtet, ei-

ne Längsführungsfunktion der Achse hat, dadurch gekennzeichnet, dass der Vierpunktlenker (100) aus einem gebauten, aus mehreren vorgefertigten Teilen (11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 71, 72, 81, 82, 83) zusammengeschweißten X-förmigen Hohlkörper (10, 30, 70, 80) gebildet ist, an dessen Armen außen Lageraugen (17, 37, 73, 83) angeordnet sind und der X-förmige Hohlkörper (10, 30, 70, 80), von den Lageraugen (17, 37, 73, 83) aus beginnend zur Mitte des Hohlkörpers hin, zunehmenden Querschnitt hat.

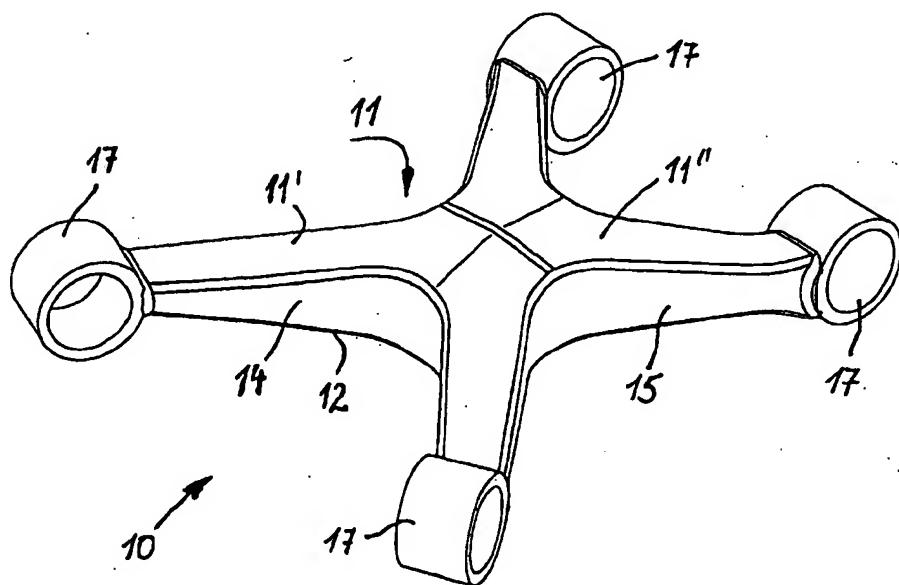


Fig. 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Vierpunktlenker zur Anbindung einer Starrachse an dem Rahmen eines Nutzfahrzeuges nach dem Oberbegriff des Anspruches 1.

[0002] Ein Vierpunktlenker dieser Art ist aus der EP 0 776 275 B1 bekannt. Der patentierte Vierpunktlenker ist ein verwindbares Kreuz mit definierter Verwindungskennlinie an dem vier Lageraugen an den Enden des Kreuzes für die Anbindung an der Achse und dem Fahrzeugaufbau vorgesehen sind.

[0003] Eine kreuzförmige Form des Vierpunktlenkers ist in Fig. 5 gezeigt. Der Querschnitt des Vierpunktlenkers in der genannten Figur entspricht etwa einem Doppel-T-Querschnitt mit sich verändernder Ober- und Untergurtbreite. Wie weiterhin aus der Figur erkennbar ist, ist der Vierpunktlenker ein Gussteil. Die Ausführung wäre aber auch als Schweißteil denkbar.

[0004] Eine weitere kreuzförmige Ausführung ist in Fig. 7 der genannten EP-Patentschrift gezeigt. Die kreuzförmig angeordneten Streben werden durch weitere Träger, die in einem Viereck angeordnet sind, verstift. Diese Ausführung eignet sich eher zum Übertragen von Quer und Längskräften und eignet sich weniger zum Unterdrücken von Wankbewegungen des Fahrzeugs.

[0005] In der genannten EP-Patentschrift sind weitere Ausführungsbeispiele aufgezeigt. Beispielhaft wird die in Fig. 8 dargestellte Lösung herangezogen. Bei dieser Ausführung werden zwei (Guss-) Halbschalen zu einem Hohlkörper zusammengefügt. Der Nachteil dieser Ausführung ist, dass die Wandungen zwischen den Trägern aus ihrer Lage ausweichen können, was dann zur Zerstörung des Vierpunktlenkers führen würde. Wenn man die Wandungen dicker machen würde, wäre ein Gewichtsvorteil nicht mehr vorhanden.

[0006] Aufgabe der Erfindung ist es, einen leichten Vierpunktlenker, der auch hohe Kräfte aufnehmen kann, darzustellen.

[0007] Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale des Anspruches 1 gelöst.

[0008] Dadurch, dass der Vierpunktlenker aus einem gebauten, X-förmigen Hohlkörper besteht, kann man eine Formgebung wählen, die zur Aufnahme von zu übertragenden Kräften optimal gestaltet ist.

[0009] Deshalb hat der X-förmige Hohlkörper, an dessen Enden insgesamt vier Lageraugen sind, von den Lageraugen beginnend zur Mitte des Hohlkörpers hin, zunehmenden Querschnitt. Dadurch können die auftretenden Kräfte besonders gut aufgenommen werden.

[0010] An besonders hochbelasteten Lagerstellen, wie es beispielsweise die Anlenkstellen mit der Starrachse sein können, ist es vorteilhaft, wenn der Querschnitt des X-förmigen Hohlkörpers kurz vor der Schweißnaht zu dem jeweiligen Lagerauge hin, erweitert ist. Dadurch erhält man eine etwas größere Schweißnahtlänge und verbesserte Kraftübertragung.

[0011] Analog gilt für die Ausgestaltung des X-förmigen Hohlkörpers als Schmiedeteil mit häufig ange-schmiedeten Lageraugen, dass hier die Querschnittsführung so gewählt sein kann, dass sich nach dem Zusammenschweißen der Schmiedeteile, kurz vor dem Übergang zum Lagerauge hin, ein erweiterter Querschnitt ergibt.

[0012] Die Beanspruchung des Vierpunktlenkers durch Kräfte aus der Fahrdynamik des Fahrzeuges ist sehr hoch, da der Vierpunktlenker einer zusammengesetzten Beanspruchung unterliegt.

[0013] Der Vierpunktlenker muss unter anderem die aus Bremsmomenten resultierenden Abstützkräfte und Kräfte aus Längsführungsbeanspruchungen aufnehmen.

[0014] Weiterhin hat er die Aufgabe, die Kräfte aus seiner Querführungsfunction von Fahrzeug und Achse aufzunehmen.

[0015] Weiterhin müssen, gerade beispielsweise bei einem Lkw, bei dem der Gesamtschwerpunkt recht hoch liegen kann, Wankbewegungen des Fahrzeuges abgebaut bzw. es muss den Wankbewegungen entgegengewirkt werden. In diesem Fall wird der Vierpunktlenker mit einem Drehmoment beaufschlagt.

[0016] Die drei genannten Beanspruchungen treten sehr oft kombiniert auf.

[0017] Hinzu kommt, dass die Kräfte dynamisch sind und sich häufig alle addieren.

[0018] Die Formgebung und die Freiheitsgrade für die Formgebung des Vierpunktlenkers sind entscheidend darüber, ob der Lenker geeignet ist oder nicht.

[0019] An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass insbesondere bei einem Lkw jedes Bauteil, das nicht optimal gestaltet ist, einen Verlust an zulässigem Beladungsgewicht bedeutet und damit das Fahrzeug in seiner Wettbewerbsfähigkeit am Markt behindert und einschränkt.

[0020] Auch aus diesem Grund kann eine teuere Lösung, wenn sie leichter baut, die bessere Lösung sein.

[0021] Vorzugsweise ist der gebaute X-förmige Hohlkörper aus vorgefertigten, gedrückten oder ebenen Blechteilen zusammengeschweißt.

[0022] Der X-förmige Hohlkörper besteht aus einer Deck- und Bodenplatte, die beide dachförmig gedrückt sind und aus den entsprechend geformten Seitenwänden. Die genannten Teile können jeweils einteilig oder mehrteilig sein.

[0023] Die dachförmige Formgebung von Deck- und Bodenplatte hat beispielsweise den Sinn, dass eine definierte Kraftaufnahme möglich ist, ein Ausknicken oder ein Ausbeulen, wie dies bei ebenen Platten möglich wäre, nicht erfolgen kann und die Auslastung des Materials homogen erfolgt.

[0024] Vorzugsweise sind die Lageraugen an den Enden des X-förmigen Hohlkörpers angeschweißt. Zur weiteren Gewichtseinsparung können die Lageraugen exzentrisch ausgebildet sein, wobei dann die dickere Seite der Lageraugen Schweißseite ist.

[0025] Das Material des X-förmigen Hohlkörpers und gegebenenfalls auch der Lageraugen ist ein legiertes Stahlhalbzeug, das auch schweißfähig ist.

[0026] Denkbar ist die Ausführung des Vierpunktlenkers oder des X-förmigen Hohlkörpers auch aus Schmiedeteilen. Dabei ist in vorteilhafter Weise ein Unterteil und ein Oberteil gebildet, die miteinander verschweißt sind.

[0027] Bei dieser Herstellungsart können entweder die Lageraugen häufig im Schmiedeteil beinhaltet sein, oder die Lageraugen können auch separat angeschweißt sein.

[0028] In der Zeichnung sind Ausführungsbeispiele der Erfindung schematisch dargestellt.

[0029] Es zeigen:

Fig. 1 einen Vierpunktlenker mit Hohlkörper in Blechausführung,

Fig. 2 eine Explosionszeichnung des Teiles Fig. 1,

Fig. 3 einen Vierpunktlenker mit Hohlkörper in einer weiteren Blechausführung,

Fig. 4 eine Draufsicht auf den Vierpunktlenker,

Fig. 5 den Schnitt V - V aus Fig. 4,

Fig. 6 den Schnitt VI - VI aus Fig. 4,

Fig. 7 einen Vierpunktlenker aus Schmiedeeinzelteilen mit angeschmiedeten Lageraugen,

Fig. 8 einen Vierpunktlenker aus Schmiedeeinzelteilen mit angeschweißten Lageraugen,

Fig. 9 ein exzentrisches Lagerauge,

Fig. 10 den Einbau des Vierpunktlenkers im Fahrzeug.

[0030] Die Fig. 1 zeigt den Vierpunktlenker mit dem X-förmigen Hohlkörper 10 in Blechausführung. Die Deckplatte 11 kann aus den Teilen 11' und 11" bestehen. Das gleiche gilt für die Bodenplatte 12, die in dieser Darstellung nicht sichtbar ist.

[0031] Gut erkennbar ist, wie der X-förmige Hohlkörper von den Lageraugen beginnend zur Mitte hin, einen steigenden Querschnitt hat. Dies ist auch an den Seitenteilen 14, 15 erkennbar, die in dieser Ausführung jeweils einteilig sind. Die Lageraugen 17 sind angeschweißt.

[0032] Die Fig. 2 zeigt eine Explosionszeichnung von Fig. 1. Die Blechteile 11, 11', 11", 12, 12', 12", 13, 14, 15 und 16 sind vorgefertigt und gedrückt.

[0033] Die Fig. 3 zeigt den Vierpunktlenker mit dem X-förmigen Hohlkörper 30 einer weiteren Ausführung, bei der im Unterschied zu der in Fig. 1 gezeigten Aus-

führung die Seitenwände, in der Zeichnung sichtbar sind die Seitenwandteile 33, 34, 35 und 36, geteilt sind. Durch die geteilte Gestaltung kann möglicherweise das Herstellen des X-förmigen Hohlkörpers vereinfacht werden.

[0034] Die Fig. 4 zeigt eine Draufsicht auf den Vierpunktlenker.

[0035] Die Fig. 5 zeigt den Schnitt V - V aus Fig. 4. Im geschnittenen Teil aber auch in den Armen des X-förmigen Hohlkörpers ist die dachförmige Ausgestaltung von Deckblech 11, 11', 11" und Bodenblech 12, 12', 12" erkennbar.

[0036] Weiterhin ist die Zunahme des Querschnittes des Hohlkörpers, beginnend von den Lageraugen zur Mitte des Hohlkörpers hin, erkennbar.

[0037] Auf der rechten Seite von Fig. 5 ist der Anschluss des Hohlkörpers an ein hochbelastbares Lagerauge 17 erkennbar. Kurz vor der Schweißnaht mit dem Lagerauge 17 ist der Querschnitt des Hohlkörpers erweitert.

[0038] Die Fig. 6 zeigt den Schnitt VI - VI aus Fig. 4. Auch hier ist, ergänzend zu der Darstellung, Fig. 5, die dachförmige Ausgestaltung und der Querschnittsverlauf erkennbar.

[0039] Die Fig. 7 zeigt den Vierpunktlenker in einer Schmiedeeinzelteilung. Der Vierpunktlenker besteht aus einem Oberteil 71 und einem Unterteil 72 mit angeschmiedeten Lageraugenhälften. Die Teilung ist horizontal. Die beiden Schalenhälften 71, 72 werden nach dem Schmieden zusammengeschweißt und bilden dann den Hohlkörper 70 mit den Lageraugen 73.

[0040] Die Fig. 8 zeigt auch einen Vierpunktlenker als Schmiedeteil, ähnlich wie die Fig. 7.

[0041] Nach Fig. 8 ist der X-förmige Hohlkörper 80, der aus den Schmiedeteilen 81 und 82 besteht, das gebaute Schmiedeteil. Die Lageraugen sind angeschweißt.

[0042] Die Fig. 9 zeigt eine exzentrische Buchse 90, die technisch auch als Rohrhalbzeug herstellbar ist. Die dicke Wandseite der Buchse ist Schweißseite zum X-förmigen Hohlkörper hin. Diese Ausführung ist gewichtssparend.

[0043] Die Fig. 10 zeigt den Einbau des Vierpunktlenkers 100 in einem Lkw. Der Vierpunktlenker 100 ist mit zwei Armen mit dem Rahmen 101, 102 und mit zwei Armen mit der Achse 103 verbunden. Der Vierpunktlenker 100 ersetzt Längslenker an dieser Stelle sowie Querlenker und einen Querstabilisator an dieser Achse.

Patentansprüche

1. Vierpunktlenker zur Anbindung einer Starrachse an den Rahmen eines Nutzfahrzeugs, wobei der Vierpunktlenker X-förmig ausgebildet ist und vier Lageraugen für die Anlenkung aufweist, von denen zwei Anlenkstellen mit der Starrachse und zwei mit dem Rahmen verbunden sind und die Wirkung des Vier-

punktlenkers alleine betrachtet eine Querführungs-
funktion und gegen Wankbewegungen eine Stabi-
lisierungsfunktion und in Wirkverbindung mit
Längslenkern betrachtet, eine Längsführungsfunk-
tion der Achse hat, **dadurch gekennzeichnet,**
dass der Vierpunktlenker (100) aus einem gebau-
ten, aus mehreren vorgefertigten Teilen (11, 12, 13,
14, 15, 16, 17, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 71, 72, 81, 82,
83) zusammengeschweißten X-förmigen Hohlkörper-
per (10, 30, 70, 80) gebildet ist, an dessen Armen
außen Lageraugen (17, 37, 73, 83) angeordnet sind
und der X-förmige Hohlkörper (10, 30, 70, 80), von
den Lageraugen (17, 37, 73, 83) aus beginnend zur
Mitte des Hohlkörpers hin, zunehmenden Quer-
schnitt hat.

5

2. Vierpunktlenker nach Anspruch 1, **dadurch ge-
kennzeichnet,** dass vorgefertigte Teile (11, 12, 13,
14, 15, 16, 31, 32, 33, 34, 35, 36) des X-förmigen
Hohlkörpers (10, 30) gedrückte oder ebene Blech-
teile sind.

10

3. Vierpunktlenker nach den Ansprüchen 1 und 2, **da-
durch gekennzeichnet,** dass der X-förmige Hohl-
körper (10, 30) aus einer Deckplatte (11) und Bo-
denplatte (12) besteht, die jeweils einteilig oder
mehrteilig (11', 11'', 12', 12'') sein kann und der ent-
sprechenden Anzahl von Seitenwänden (13, 14, 15,
16), von denen die entsprechend jeweilige, bei-
spielsweise (15) ebenfalls einteilig (15) oder mehr-
teilig (35, 36) sein kann.

15

4. Vierpunktlenker nach den Ansprüchen 1 bis 3, **da-
durch gekennzeichnet,** dass die Deckplatte (11)
und die Bodenplatte (12) vorzugsweise nicht eben,
sondern jeweils in sich dachförmig ausgebildet ist.

20

5. Vierpunktlenker nach Anspruch 1, **dadurch ge-
kennzeichnet,** dass die Lageraugen (17, 37, 83)
an den Enden des X-förmigen Hohlkörpers (10, 30,
80) angeschweißt sind.

25

6. Vierpunktlenker nach den Ansprüchen 1 bis 5, **da-
durch gekennzeichnet,** dass an besonders hoch-
belasteten Lagerstellen, beispielsweise an den An-
lenkstellen mit der Starrachse, der Querschnitt des
X-förmigen Hohlkörpers (10, 30, 70, 80) kurz vor
der Schweißnaht bzw. dem Anschluss zu dem je-
weiligen Lagerauge (17, 37, 73, 83) hin, erweitert
ist.

30

7. Vierpunktlenker nach Anspruch 5, **dadurch ge-
kennzeichnet,** dass die Lageraugen zentrisch
oder exzentrisch (90) sein können und bei der ex-
zentrischen Ausführung die dicke Seite
Schweißseite ist.

35

8. Vierpunktlenker nach mehreren der vorangegange-

40

45

50

55

nen Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet,** dass
der X-förmige Hohlkörper (10, 30, 70, 80) und ge-
gebenenfalls die Lageraugen (17, 37, 83) aus ei-
nem legierten Stahlhalzeug, das auch schweißfä-
hig ist, beispielsweise aus Stahl 1.7734 (Cr Mo
Stahl) bestehen.

9. Vierpunktlenker nach Anspruch 1, **dadurch ge-
kennzeichnet,** dass der X-förmige Hohlkörper (70,
80) aus zwei geschmiedeten Schalenhälften (71,
72, 81, 82) gebildet ist, die miteinander verschweißt
sind.

10

10. Vierpunktlenker nach Anspruch 9, **dadurch ge-
kennzeichnet,** dass die geschmiedeten Schalen-
hälften (71, 72) die Lageraugen (73) jeweils hälftig
beinhalten.

15

11. Vierpunktlenker nach Anspruch 9, **dadurch ge-
kennzeichnet,** dass die Lageraugen (83) ange-
schweißt sind.

20

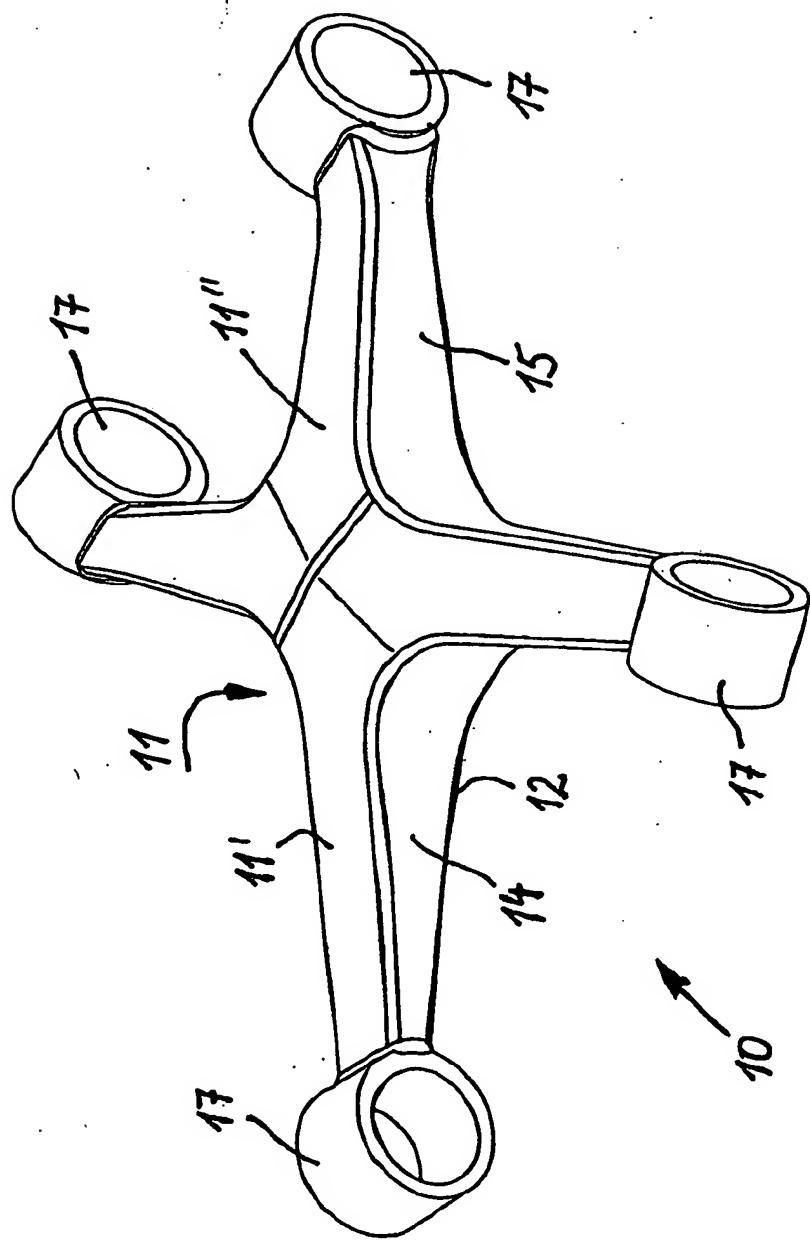


Fig. 1

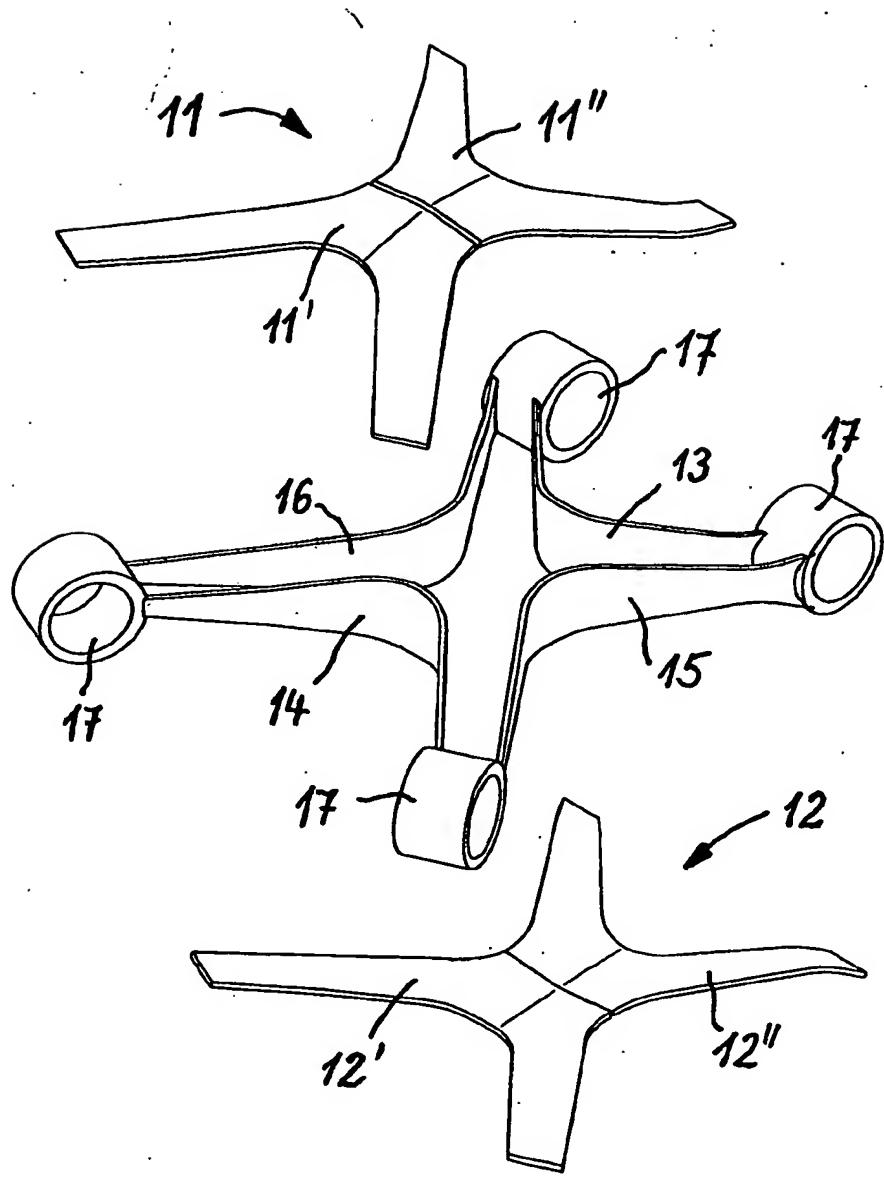


Fig. 2

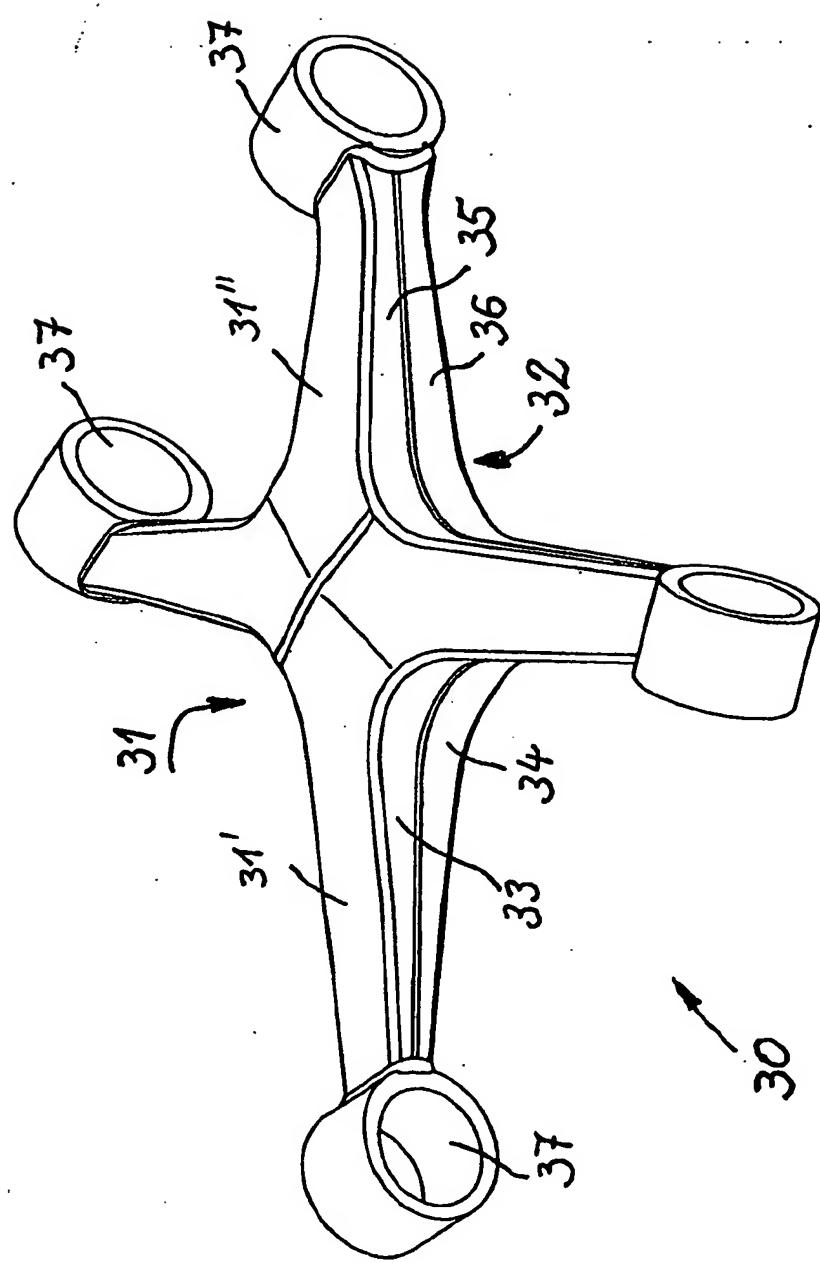


Fig. 3

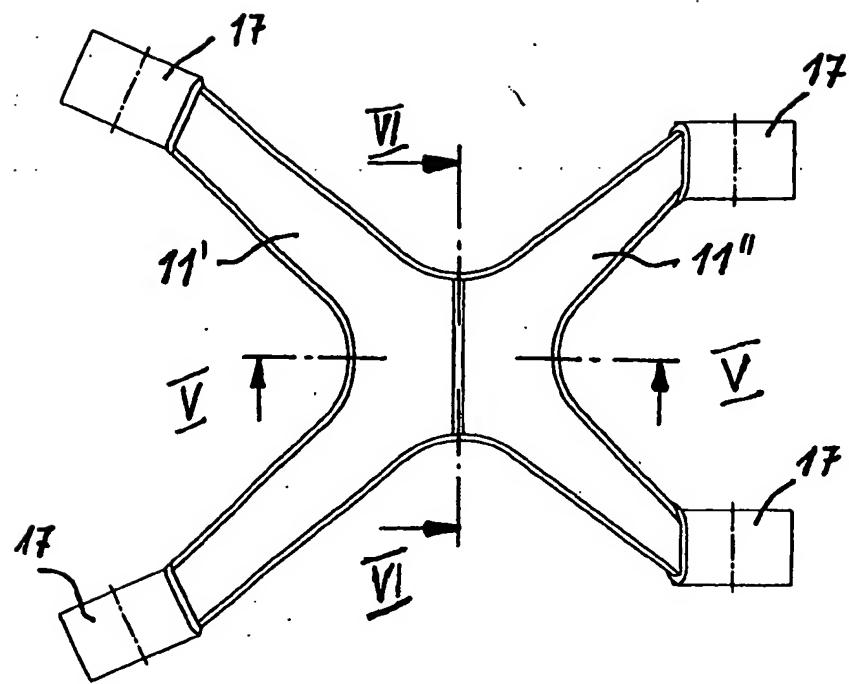


Fig. 4

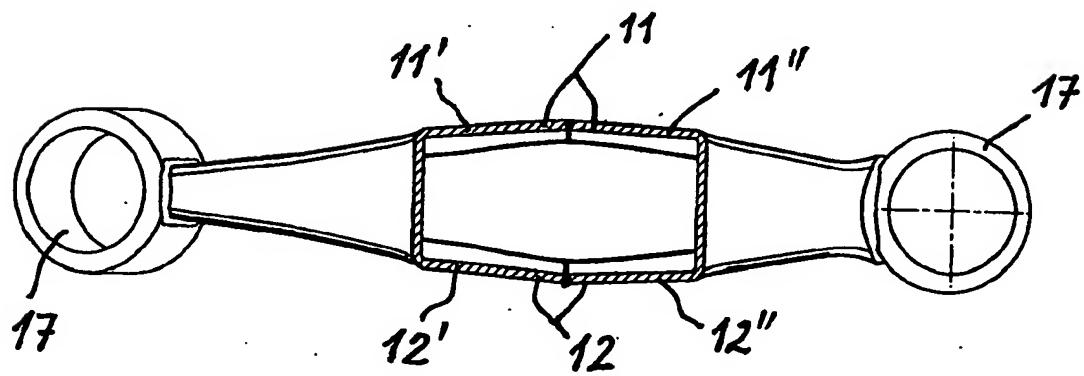


Fig. 5

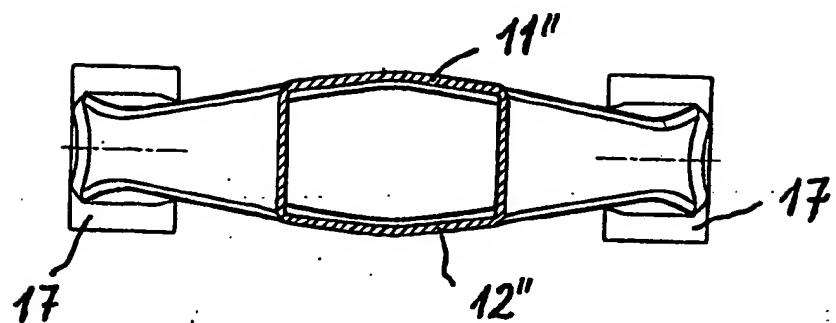


Fig. 6

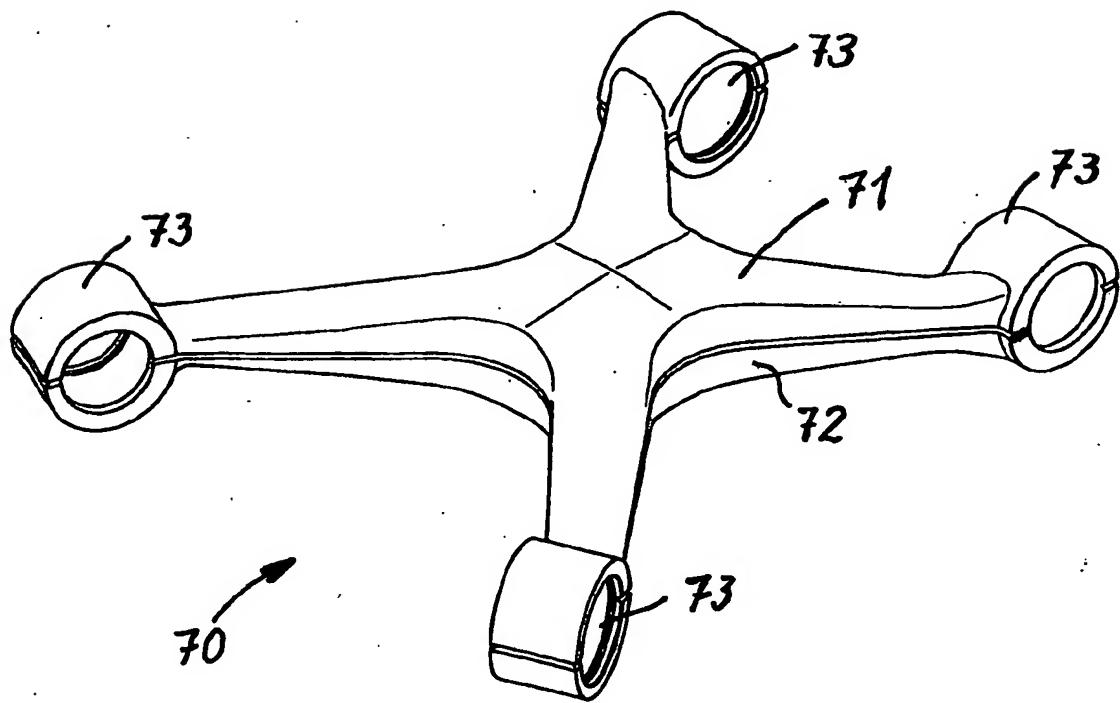


Fig. 7

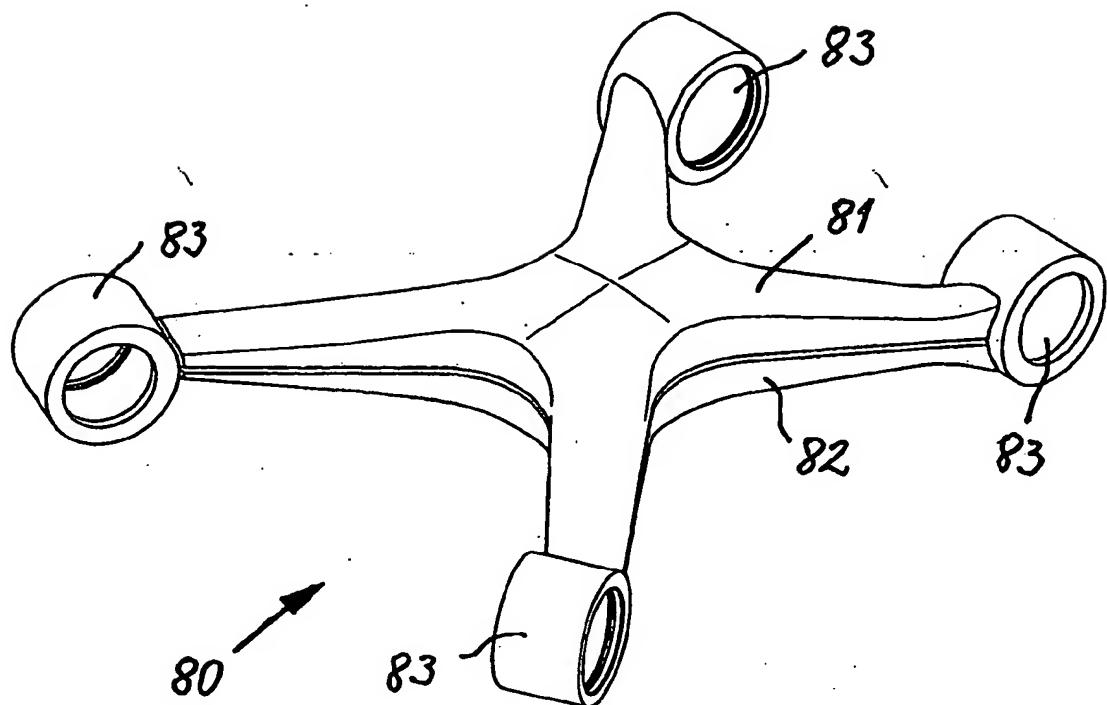


Fig. 8

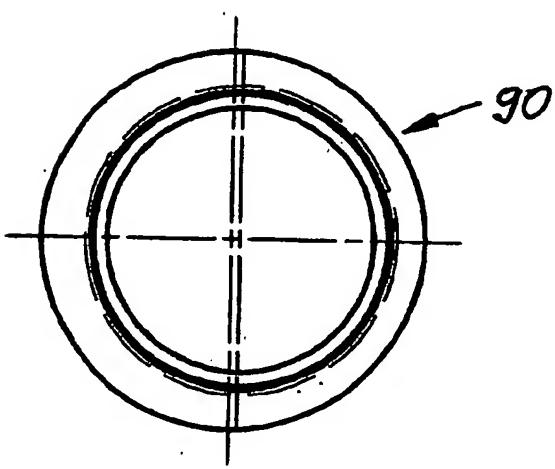


Fig. 9

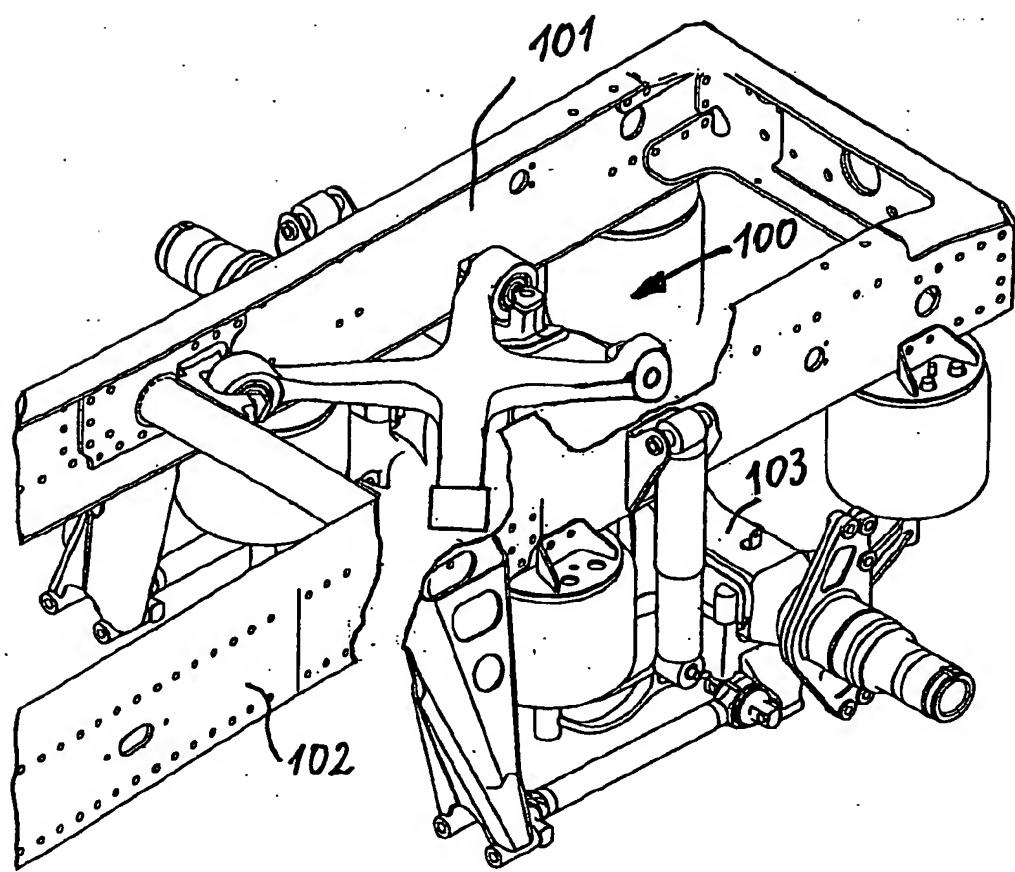


Fig. 10